

~~Transitorio único. Las instituciones sujetas por este Decreto podrán poner en práctica cualquiera de los elementos del artículo 5° del presente Decreto en tanto emiten formalmente el Plan Institucional de Movilidad Sostenible.~~

~~Artículo 10. Vigencia. Este Decreto rige a partir de su publicación.~~

~~Dado en la Presidencia de la República. San José, a los siete días del mes de noviembre del dos mil dieciocho.~~

~~CARLOS ALVARADO QUESADA. El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata. 1 vez. O. C. N° 3400037226. Solicitud N° 094-2018. (D41427-IN2018299040).~~

N° 41425-H-MINAE-MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,
EL MINISTRO DE AMBIENTE Y ENERGÍA,
EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Y LA MINISTRA DE HACIENDA

Con fundamento en las atribuciones que les conceden los artículos 50, 140, incisos 8) y 146 de la Constitución Política; los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1) y 28 inciso 2) de la Ley General de Administración Pública, Ley número 6227 del 2 de mayo de 1978; la Ley Orgánica del Ambiente, Ley número 7554 del 4 de octubre de 1995; la Ley de Regulación del Uso Racional de la Energía, Ley número 7447 del 3 de noviembre de 1994; la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Ley número 7331 del 13 de abril de 1993 y sus reformas; la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley número 9518 del 25 de enero del 2018; el Acuerdo de París, Ley número 9405 del 4 de octubre de 2016; el Decreto Ejecutivo número 39945 del 06 de octubre de 2016, denominado Ratificación de la República de Costa Rica al Acuerdo de París.

Considerando:

I.—Que el Estado Costarricense ha asumido una serie de compromisos de carácter internacional en materia ambiental, en concordancia con lo prescrito en el artículo 50 de la Constitución Política, de garantizar un ambiente sano y ecológicamente equilibrado para todos los costarricenses.

II.—Que es obligación del Estado Costarricense preservar la salud humana y el ambiente, como valores superiores a otros de naturaleza económica.

III.—Que el Estado de Costa Rica signatario del Acuerdo de París, aprobado mediante la Ley número 9405 del 4 de octubre de 2016 y ratificado por medio del Decreto Ejecutivo número 39945, relativo al cambio climático. A través de este instrumento nuestro país ha establecido metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, por medio de la Contribución Prevista Nacionalmente Determinada (o Contribución Nacional), definiendo su compromiso en acciones climáticas al año 2030, en el cual se establecen como opciones de mitigación los esfuerzos de reducción de emisiones, entre los cuales se encuentra la descarbonización del suministro de energía (electricidad, biocombustibles) y la sustitución de combustibles para uso final (edificios, transporte, industria), entre otros.

IV.—Que en el marco de la Contribución Prevista Nacionalmente Determinada, y específicamente en relación al transporte, las acciones para la sustitución de combustibles fósiles están dirigidas a la electrificación del transporte. Es por ello, que Costa Rica promulgó la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, Ley número 9518 del 25 de enero del 2018, que establece las exoneraciones, incentivos y políticas públicas para incentivar el transporte eléctrico, en cumplimiento de los compromisos adquiridos en los instrumentos internacionales ratificados por el Estado costarricense.

V.—Que el vehículo híbrido utiliza una combinación de motor eléctrico y de combustión interna, que provoca en ciertos momentos de su conducción se generen emisiones contaminantes de gases de efecto invernadero, que se reflejan en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero y Absorción de Carbono 2012, emitido por el Instituto Meteorológico Nacional, en el cual el Sector Transporte (2.1.3), en general, emite 4.995,55 Gg. de Co2 equivalente, considerando un parque vehicular de 1.400.000

vehículos con consumo de diésel y gasolina. (<http://cglobal.imn.ac.cr/sites/default/files/documentos/publicaciones/InventariosGEI/InventarioGEI-2012/index.html>)

VI.—Que la cantidad de vehículos híbridos que han solicitado el beneficio de exención fiscal al ingresar al país, desde el año 2006 hasta el año 2018, corresponde a una cantidad de 1844 vehículos, y los montos de exoneración asociados al ingreso de éstos vehículos se estima en alrededor de 10 millones de USD, según datos Dirección de Energía del Ministerio de Ambiente y Energía.

VII.—Que la cantidad de vehículos híbridos que ha ingresado al país no supera el 0,1% de la flota vehicular circulante, y que han generado un impacto muy inferior comparado a la tecnología totalmente eléctrica en cuanto a la mejora de la calidad del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero; su exoneración e ingreso al país no ha generado los efectos deseados de ser una tecnología de transición que permita un cambio de flota vehicular. El costo al cliente final, a pesar de las exoneraciones, lo convierte en una tecnología de acceso restringido, y por lo tanto, no ha generado impactos positivos significativos en materia de calidad del aire ni en reducción de gases de efecto invernadero.

VIII.—Que el VI Informe de Calidad del aire del Gran Área Metropolitana (GAM) realizado para el año 2015, establece en sus conclusiones que los sitios de muestreo que presentan la mayor concentración de partículas PM10 en la GAM corresponden a lugares con impacto dominado por el sector industrial y zonas con alto flujo vehicular. Incrementado por el hecho de que la entrada en vigencia del Decreto Ejecutivo N° 33096 no refleja impactos positivos significativos en la calidad del aire.

IX.—Que la tecnología híbrida es considerada actualmente como insuficiente para lograr avances significativos y que ya ha completado su ciclo de tecnología en transición, pues el país ha decidido avanzar hacia la utilización de la tecnología eléctrica para sustituir motores de combustión interna y con ello lograr el objetivo de que los usuarios se familiaricen de manera cercana con las nuevas tecnologías para el funcionamiento de un motor eléctrico, así como el desarrollo de las capacidades nacionales técnicas para el mantenimiento de estos motores.

X.—Que los compromisos establecidos en la Contribución Prevista Nacionalmente Determinada para el Acuerdo de París, y el establecimiento de la política nacional que se orienta hacia la incorporación de vehículos totalmente eléctricos como parte de la flota nacional, se requiere derogar el Decreto Ejecutivo número 33096, ya que no responde a las necesidades del país para el cumplimiento de las metas para lograr la descarbonización de la energía. **Por tanto,**

DECRETAN:

Derogatoria del Decreto Ejecutivo N° 33096 del 14 de marzo del 2006, que Incentiva el Uso de Vehículos Híbridoeléctricos como Parte del Uso de Tecnologías Limpias y sus Reformas

Artículo 1°—Deróguese el Decreto Ejecutivo número 33096 del 14 de marzo de 2006, que Incentiva el Uso de Vehículos Híbridos-Eléctricos como Parte del Uso de Tecnologías Limpias, así como sus reformas.

Transitorio único.—Las exoneraciones establecidas en el Decreto Ejecutivo número 33096 del 14 de marzo de 2006 se mantendrán por un plazo de 12 meses a partir de la entrada en vigencia de este decreto.

Artículo 2°—Este Decreto rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los siete días del mes de noviembre de dos mil dieciocho.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—La Ministra de Hacienda, Rocío Aguilar Montoya, El Ministro de Ambiente y Energía, Carlos Manuel Rodríguez Echandi y El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—O.C. N° 3400035298.—Solicitud N° 043-2018.—(D41425-IN2018299582).